Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

31 936 Luchtvaartbeleid

33 997 Vliegramp MH17

Nr. 255 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2015

Afgelopen donderdag 5 februari 2015 heb ik in het algemeen overleg onderzoeken MH17 gesproken met de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken. Zoals daar toegezegd, treft u in de bijlage een factsheet die de verantwoordelijkheden in het luchtruim uiteen zet[1]. Deze factsheet is tevens geplaatst op de website met informatie voor de nabestaanden vliegramp MH17. Daarnaast vindt u onderstaand, zoals toegezegd, een uiteenzetting hoe een vliegplan tot stand komt.

Proces vliegplan

Luchtvaartmaatschappijen leggen gegevens over een te vliegen route vast in een vliegplan. Het format voor een dergelijk vliegplan is vastgelegd in mondiale ICAO regelgeving. Maatschappijen maken continu risicoanalyses van de gebieden waar zij opereren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van internationaal beschikbare informatie (bijvoorbeeld vanuit IATA, International Air Transport Association) en van andere beschikbare bronnen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen, indien beschikbaar, informatie van hun nationale overheid betrekken. In de praktijk beschikken zij veelal over informatie van partnermaatschappijen en winnen zij informatie in bij (lokale) overheden en via andere (lokale) bronnen op de bestemmingen. Op basis van de risicoanalyse en geldende restricties voor luchtruim of vliegroutes, worden per gebied de risico's beoordeeld en wordt besloten of ergens gevlogen kan worden. Het vliegplan wordt ingediend bij Eurocontrol.

Eurocontrol[2] controleert of een ingediend vliegplan uitgevoerd kan worden, rekening houdend met de beschikbaarheid van het luchtruim en

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[2] Eurocontrol is een civiel/militair intergouvernementele organisatie met 41 Europese lidstaten en ondersteunt haar lidstaten om een veilige, efficiënte en milieuvriendelijke luchtvaartoperatie te borgen

kst-31936-255
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

de vliegroutes. Het gaat daarbij om alle vliegplannen van vluchten die gebruik maken van het luchtruim van één of meerdere lidstaten van Eurocontrol. Als het vliegplan past bij de beschikbaarheid dan accepteert Eurocontrol het vliegplan en daarmee kan de luchtvaartmaatschappij de vlucht via de gevraagde route uitvoeren.
Mocht het vliegplan een route bevatten door gesloten luchtruim, dan wordt het vliegplan geweigerd bij de controle door Eurocontrol en zal de luchtvaartmaatschappij een nieuw vliegplan moeten indienen met daarin een alternatieve route die past bij de beschikbaarheid. Vervolgens distribueert Eurocontrol goedgekeurde vliegplannen aan de luchtverkeersorganisaties die het luchtruim controleren waardoor het vliegtuig gepland heeft te vliegen.

Eurocontrol voert zelf geen risicoanalyses uit van het Europese luchtruim en volgt de restricties (luchtruimsluiting, capaciteitsrestricties etc.) die door een land zijn afgegeven voor het luchtruim van dat betreffende land. De verantwoordelijkheid voor de taak die de lidstaten aan Eurocontrol toevertrouwen blijft bij de betreffende lidstaat berusten. Als Eurocontrol deze taken niet uit zou voeren, zou elke lidstaat zelf de operationele goedkeuring van vluchtplannen voor zijn rekening nemen.

Gedurende de vlucht is de luchtverkeersleidingsorganisatie verantwoordelijk voor het separeren van het vliegverkeer in zijn verantwoordelijkheidsgebied. Hierdoor kan een vliegtuig in de praktijk wegens veiligheidsredenen een andere route vliegen dan de route die is goedgekeurd in het vliegplan.

Ten slotte

Zoals toegezegd in het algemeen overleg van donderdag 5 februari 2015, zal ik u blijven informeren over de ontwikkelingen binnen ICAO op gebied van vliegen over conflictgebieden en de soevereiniteitvraag (Verdrag van Chicago).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld